

Ю. В. Великий,

д. е. н., професор, професор кафедри обліку і аудиту,

Чорноморський державний університет імені Петра Могили, м. Миколаїв

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Y. Velikiy,

Doctor of Economic Science, Professor,

Professor of Accounting and Audit Cathedra, Petro Mohyla Black Sea State University, Mykolaiv

STATE REGULATION AS A FACTOR OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF MACHINE-BUILDING ENTERPRISES IN UKRAINE

У статті аналізується інноваційний розвиток машинобудівних підприємств України, стан його регулювання. Автором запропоновано методи державного регулювання, які вплинуть на інноваційний розвиток машинобудівних підприємств України.

This article deals with analysis of the innovative development of Ukrainian machine-building enterprises and the condition of their regulation. The author offers methods of state regulation, which will affect the innovative development of Ukrainian machine-building enterprises.

Ключові слова: машинобудівні підприємства, інноваційний розвиток, інноваційна діяльність.

Key words: machine-building enterprises, innovative development, innovative activity.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Проблеми, які гальмують розвиток інноваційної діяльності машинобудівних підприємств, полягають у розбалансованості механізму регулювання інноваційних процесів, прийнятті недоцільних рішень щодо створення інноваційних структур на найвищому рівні. Це можна пояснити відсутністю в державних структурах знань щодо ролі, значення, особливостей діяльності різних інноваційних одиниць, а також рівня відповідальності існуючих органів державного управління за результати інноваційної діяльності підприємств.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Державне регулювання і його вплив на інноваційний розвиток машинобудівних підприємств України розглядалося в працях А. Федулової, В. Пономаренка, С. Ілляшенка та ін. Проте недостатньо досліджено роль державного регулювання в сучасних умовах кризи.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є аналіз державного регулювання інноваційної діяльності машинобудівних підприємств та його вплив на результати діяльності машинобудівних підприємств у сучасних умовах.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Сучасний етап економіки України, погіршення внутрішніх і зовнішніх умов, вимагають негайного початку реалізації інноваційної стратегії економічного зростання на основі активізації інноваційних процесів у машинобудуванні. Незважаючи на кризовий стан економіки, проблеми галузі і окремих машинобудівних підприємств, відсутність значних фінансових ресурсів, необхідно запроваджувати інноваційну модель розвитку машинобудівних підприємств.

Методологічною основою запровадження інноваційної моделі розвитку машинобудівних підприємств має бути:

— створення умов для зростання ринкового попиту на інновації;

- сприяння розвитку конкурентного середовища;
- надання пріоритетної підтримки розвитку науки й освіти;
- забезпечення захисту інтелектуальної власності;
- поліпшення якості робочої сили та зростання її вартості.

Перехід до інноваційної моделі розвитку повинен здійснюватися на основі ефективного використання наявного науково-технічного потенціалу країни, створення економічних, інфраструктурних та інституційних передумов для досягнення стабілізації та сталого розвитку всіх галузей економіки, насамперед машинобудування, який є ключовим в інноваційній стратегії економічного зростання країни. Йдеться про прискорений розвиток машинобудування, здатного створювати конкурентоспроможну продукцію, посилення експортного рівня продукції, покращення технологічних характеристик машинобудівних підприємств, застосування досягнень науково-технічного прогресу.

Факторами, які стримують ефективність інноваційної трансформації машинобудівних підприємств, є:

- недостатнє державне регулювання та підтримка інноваційного розвитку;
- відсутність на державному, обласному й територіальному рівнях необхідної інфраструктури;
- недостатнє залучення банківської системи до довгострокового кредитування інноваційних проектів підприємств;
- ослаблення управління інноваційною діяльністю на всіх рівнях;
- відсутність ефективного механізму залучення до довгострокового фінансування інноваційних проектів банківської системи;
- недостатня керованість інноваційними процесами на державному і територіальному рівнях;
- слабкий розвиток ринкових механізмів науково-технічної діяльності;
- слабкість впливу на розвиток науково-технічної діяльності;
- неефективне використання існуючого науково-технічного потенціалу.

За умови використання машинобудівним комплексом досягнень науково-технічного прогресу Україна може стати високотехнологічною країною з інноваційною моделлю розвитку.

Подолати суттєве відставання галузі щодо продуктивності праці, оновити основні засоби, впровадити енерго- та матеріалозберігаючі технології можна тільки на основі новітніх досягнень цивілізації. Безперечно, це вимагатиме значних фінансових ресурсів.

Фінансування інноваційної діяльності в провідних країнах світу відбувається за рахунок державно-приватного партнерства. За цих умов активна взаємодія держави і приватного бізнесу у фінансовій підтримці науково-технічного розвитку створює передумови для стрімкого розвитку національної економіки [1, с. 214].

Високі досягнення в інноваційній сфері провідних країн світу (США, Японії, Великобританії, Ізраїлю та Німеччини) забезпечили три фактори розвитку: ефективна інноваційна політика; розвиток інноваційної інфраструктури; удосконалення стратегічного потенціалу інноваційного розвитку. Саме активізація інновацій є умовою структурного оновлення суспільного капіталу та його позитивної динаміки. До речі, частка вітчизняної наукомісткої продукції на світовому ринку високотехнологічної продукції менше ніж 0,1 %, тоді як частка США — близько 36 %, Японії — 30 %, Німеччини — 17 %, Росії — 0,5 % [2, с. 203].

Досліджуючи це питання в машинобудуванні, не можна не поставити під сумнів низьку можливість концентрувати ресурси на інноваційних процесах. На сьогодні в галузі є багато збиткових підприємств, які не мають ні дотацій, ні спонсорів, а тримаються так би мовити "на плаву". Це нонсенс ринкової економіки або результат дозволених "фокусів" системи обліку. Зрозуміло, що тіньова сфера економічної діяльності не існує поза межами країни і поля зору державних інституцій (податкової служби, усіх рівнів міліції, фінансових органів, державної статистики, Антимонопольного комітету, Фонду державного майна і т. д.). Тіньова економіка є наслідком реакції бізнесу на неефективну податкову політику й бюджетну підтримку реального сектора економіки.

Цілі платників податків і держави збігаються лише частково: головною метою платників податків є отримання максимального прибутку від своєї діяльності. А держава зацікавлена в отриманні й перерозподілі максимальних фінансових ресурсів для виконання своїх функцій, а також у структурній перебудові економіки країни на користь наукомістких високотехнологічних виробництв, заснованих на принципах збереження ресурсів.

Виникає основна суперечність: платник хоче зберегти у своєму розпорядженні максимальний розмір прибутку і при цьому отримувати від держави якісні послуги, передбачені Конституцією і законами, а держава в особі органів управління, зацікавлена отримати якомога більше фінансових ресурсів у вигляді податків для задоволення суспільних запитів. Досягати поставлених державою завдань можна лише в разі встановлення збалансованої взаємодії держави і платників, а також справедливого (адекватного наданим послугам) оподаткування. Для цього необхідно поєднати виражений рівень податкового контролю та усвідомлення неадекватності послуг, що надає держава, та прав, котрі вона має забезпечувати рівневі сплачуваних податків. Підприємці не відчують себе захищеними, не можуть бути впевненими у справедливості рішень судових органів, не одержують якісних послуг від органів державної влади. Сумлінні платники податків не отримують належного ставлення від державних органів. Це робить відносини держави і платників податків несправедливими, а тому частина платників податків вважають, що мають моральне право виконувати свої обов'язки перед державою теж не якісно або не виконувати взагалі. Така ситуація не сприяє виходу частини машинобудівних підприємств із тіні та розширенню бази оподаткування.

В Україні основною функцією держави в системі адміністрування залишається податковий контроль, причому для його реалізації вибрано найжорсткіший метод — суцільної перевірки. Цей метод є досить затратним, до того ж він має низьку економічну ефективність. Надання допомоги платникам податків здійсненні податкового менеджменту не приділяється достатньої уваги. У той же час у США, Франції та ін. надання допомоги платникам податків у здійсненні податкового менеджменту є пріоритетним у діяльності податкових служб.

Важливу роль у проведенні державного податкового адміністрування відіграє сприяння добровільній платі податків. Таким шляхом пішли Великобританія, США, Франція та ін.

Таким чином, наповнення бюджету має відбуватися і через мобілізацію резервів, що існують у т. ч. в тіньовому секторі.

Реалізація структурної перебудови галузі на основі інноваційних і технологічних рішень, а також виведення із тіньового сектора значної частини машинобудівних підприємств є надзвичайно складною і амбітною метою. Проте досягнення цієї мети дасть змогу машинобудуванню не тільки вийти з кризи, а й вийти на новий рівень соціально-економічного розвитку галузі.

Перехід до інноваційної моделі розвитку машинобудування є потужним чинником детінізації галузі, що не потребує застосування примусових заходів з боку держави.

Не може машинобудівне підприємство, яке застосовує новітні технології, працювати в тіньовому секторі. Умови роботи підприємств у тіньовому секторі економіки не дають можливості проводити повноцінну інноваційну діяльність та застосовувати новітні технології через неможливість доступу до ресурсів банківського й інвестиційного секторів та необхідність приховувати обсяги реалізації продукції чи послуг.

До джерел фінансування інновацій в умовах ринку належать власні кошти підприємств (прибуток, амортизаційний фонд, акціонерний капітал, спонсорські кошти), бюджетні кошти (прямі й непрямі у вигляді пільг, дотацій тощо), іноземні інвестиції, кредитні ресурси, венчурний капітал.

Дефіцит коштів підприємства стримує фінансування науково-інноваційної діяльності. Окрім того, криза неплатежів у машинобудуванні обмежує можливість фінансування інновацій за рахунок прибутку.

Характерною ознакою сьогодення є трансформація традиційного менеджменту до нової парадигми управління, що заснована на використанні науково-інтелектуальних ресурсів підприємства, його знань, винахідницької та раціоналізаторської діяльності.

Також існує тенденція інтелектуального старіння машинобудівних підприємств за рахунок невикористання інформаційних та промислових технологій — систем автоматизованого проектування, засобів автоматизованого управління виробництвом. Тільки 10 % машинобудівних підприємств впроваджують та ефективно використовують систему автоматизованого проектування (САПР). Виявлено ряд причин, що стримують запровадження нової парадигми управління на машинобудівних підприємствах: економія витрат на інвестиції в інтелектуальний та людський капітал; загальне моральне старіння кадрів та спеціалістів — "працівників знань"; відсутність індивідуального підходу до працівника, програм професійного кар'єрного росту; відсутність науково-інженерних розробок; невміння організувати роботу в колективі і у групі; неефективне впровадження та використання інформаційних технологій.

Можна зробити висновок, що на досліджуваних машинобудівних підприємствах використовується "індустріальний підхід" щодо управління науково-дослідною роботою, процесами навчання, підвищення людськими ресурсами кваліфікації працівників. Але, поступово, дана ситуація змінюється. Дослідження показали, що на підприємствах готові до освоєння та поступового переходу до інтелектуального забезпечення управління знаннями та інтелектуальним капіталом, що буде інтегрувати процеси роботи з інформацією та знаннями в єдину систему господарської діяльності підприємства.

Слід також звернути увагу на необхідність внесення змін на державному рівні в амортизаційну політику. Амортизаційні кошти належать до цільових, тому вони повинні в повному обсязі залишатися на підприємстві. Крім того, незрозумілим з економічної точки зору є прийняття за базу для нарахування амортизації залишкової, а не первинної вартості основного капіталу. Такий спосіб виплати амортизації уповільнює обіг коштів підприємства.

Кошти на технічне оновлення вважаються фінансовою компенсацією підприємству ресурсів, витрачених на засоби виробництва. Особливо гострою ця проблема є для приватних підприємств, де амортизаційні кошти зараховуються до поточного обігу як обігові кошти.

Одним із чинників, від яких залежить інноваційний розвиток машинобудівних підприємств, є національна політика оподаткування прибутків. Світова практика передбачає отримання додаткових пільг в оподаткуванні коштів, вит-

рачених на амортизацію. Для стимулювання інноваційної діяльності в Україні потрібно залучити банки та інвестиційні фонди до інвестування інноваційного розвитку машинобудівних підприємств. Натомість ці фінансові структури звільнялись від оподаткування.

Проблему оподаткування частини прибутку підприємства, що інвестується в інноваційну діяльність, можна розглядати як самостійну. Цей прибуток необхідно звільнити від оподаткування, оскільки вкладання коштів у інноваційний розвиток підприємства сприяє економічному зростанню держави. Однак звільняти від оподаткування можна тільки ту частину інвестованого в інновації прибутку, що перевищує розмір нарахованої амортизації на останню звітну дату. Держава повинна контролювати, як використовуються на підприємстві амортизаційні кошти: необхідне дотримання вимог повного використання нарахованої амортизації згідно з цільовим призначенням, оскільки за існуючих умов підприємства використовують амортизаційні кошти для поповнення обігових.

У машинобудуванні виділяють 5–7 пріоритетних напрямів розвитку інноваційної діяльності, які в сукупності охоплюють всі можливі сфери діяльності. На наш погляд, така практика щодо формування пріоритетів є неефективною, оскільки це призводить до розпорошення державних коштів без належної віддачі: жодна із представлених проблем не вирішується остаточно. Тому при розробці стратегії інноваційного розвитку галузі на макrorівні необхідно зосередитись на розв'язанні в повному обсязі хоча б однієї, найважливішої, з державної точки зору, проблеми. Тільки після її вирішення обрати наступну проблему, вирішення якої є реальним завданням на певному етапі економічного розвитку. Проте реалії української економіки такі, що декілька нагальних проблем треба вирішувати негайно. Першою такою проблемою, яку треба вирішувати, на нашу думку, є те, що українська економіка є однією з найбільш енергоємних у світі: на виробництво одиниці ВВП витрачається у 3–5 разів більше енергії, ніж у країнах Європи. Це призводить до зростання навантаження на державний бюджет за рахунок необхідності субсидування закупівлі надлишкової кількості енергоресурсів, у тому числі газу, збільшення викидів в атмосферу й створює проблеми для конкурентоспроможності національної економіки та ін. Тому головним завданням інноваційної діяльності машинобудування є проведення планомірної і технологічної модернізації електроенергетичного сектора.

Другою проблемою, яку треба нагально вирішувати за допомогою інноваційної діяльності машинобудівних підприємств, є те, що, маючи великі природні запаси вугілля, українська вугільна галузь перебуває в стані стагнації. Основними проблемами галузі є:

- низька продуктивність праці і висока собівартість вугілля, що найчастіше перевищує ціну імпортного;
- застаріле гірничошахтне обладнання і низька якість нового;
- низькі темпи технічної модернізації шахт.

Наступною проблемою, яку треба вирішувати негайно, є модернізація нафтогазового сектора України. Інноваційні машинобудівні підприємства разом з науковцями повинні взяти на себе розробку і випуск нового обладнання для розвідки і видобутку власних запасів вуглеводів, обладнання для модернізації нафто- і газотранспортних мереж, обладнання для модернізації нафтопереробних потужностей.

Інноваційне машинобудування повинне також взяти активну участь у прискоренні технічного переоснащення й підвищення ресурсо- й енергоефективності житлово-комунального господарства країни. Інноваційні машинобудівні підприємства повинні залучатися до модернізації транспортної інфраструктури, що є каталізатором економічного зростання. Відсутність уваги держави привело до значного зносу основних фондів. Наприклад, у залізничному транспорті знос складає 85%. Обладнання морської і річкової інфраструктури потребує посиленої уваги держави.

Модернізація агропромислового комплексу вимагає інноваційного розвитку вітчизняного сільськогосподарського машинобудування. Сучасний його стан характеризується як депресивний. Реалізація вищеперерахованих пріоритетних напрямів інноваційної діяльності машинобудівних підприємств вимагає від держави значних фінансових ресурсів, яких країна, на жаль, не має. Тому модернізація інфраструктури та базових секторів економіки на основі інноваційної діяльності галузі вимагає використання державно-приватного партнерства.

На нашу думку, підтримка машинобудування державою має спиратися на політику протекціонізму, розвинуте конкурентне середовище, враховуючи внутрішньоекономічну й зовнішньоекономічну ситуацію, а також потужні джерела генерування інновацій.

Єдина загальнодержавна система підтримки галузі повинна бути органічною складовою єдиної загальнодержавної системи соціально-економічного прогнозування та планування і передбачати: стабільність законодавства, прозорі та уніфіковані правила змін; ефективне економіко-правове середовище на мікрорівні; систему компенсацій за ризик суб'єктам господарювання, які виконують інноваційні проекти; індикативну політику стимулювання інноваційної діяльності, яка б відповідала загальнодержавним пріоритетам та передбачала пільгове оподаткування і кредитування інноваційних проектів, що розробляються або реалізуються в руслі загальнодержавних пріоритетів; надання державних гарантій під найперспективніші програми; створення системи заохочення найбільш продуктивних інноваторів і т. д.

Інноваційна політика щодо розвитку машинобудівних підприємств має бути спрямована також на прискорену амортизацію основного капіталу. Вона повинна мати не директивний, а лише індикативний характер. Це пов'язано з тим, що на внутрішньому ринку не багато є зразків вітчизняної техніки з достатнім ступенем надійності й оптимальним співвідношенням ціна/якість. Директивне введення прискореної амортизації змусить більшість вітчизняних підприємств закуповувати дорогу імпортну техніку, що значно послабить або взагалі підірве їх фінансові позиції. Норми ж прискореної амортизації, крім індикативного характеру, повинні жорстко диференціюватися по галузі машинобудування залежно від строку "життєвого циклу" техніки та частоти інновацій.

Інноваційний процес не можливий за відсутності потужних джерел генерування інновацій як у зовнішньофірмовому, так і у внутрішньофірмовому середовищі. Для збереження джерел інновацій у зовнішньофірмовому середовищі, перш за все, необхідно не допустити приватизації науково-дослідних установ, хоча таке питання ставиться на порядок денний в останні роки. Приватизація призведе до перепрофілювання більшості науково-дослідних установ, оскільки за рахунок інноваційної діяльності вони не зможуть окупити вкладені в них кошти. Це призведе до втрати вже накопиченого інтелектуального капіталу та більшості інтелектуальних продуктів і назавжди позбавить Україну одного з основних джерел генерування нових ідей.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Державне регулювання інноваційної діяльності машинобудівних підприємств повинна ґрунтуватися на чіткому визначенні пріоритетних напрямів інноваційної діяльності, спрямованих на розвиток інноваційної активності машинобудівних підприємств.

Запропоновані заходи сприятимуть створенню дієвого економічного механізму державної підтримки інноваційної активності, машинобудівних підприємств, що приведе до економічного піднесення країни.

Удосконалення державного регулювання інноваційного розвитку машинобудівних підприємств потребують подальшого дослідження.

Література:

1. Великий Ю.В. Державне регулювання інноваційної діяльності машинобудівних підприємств: монографія / Ю.В. Великий, Є.Г. Юрін. — Миколаїв: Іліон, 2013. — 267 с.
2. Солов'єв В.П. Инновационная деятельность как системный процесс в конкурентной экономике / В.П. Солов'єв. — К.: Феникс, 2004 — 560 с.

References:

1. Velykij, Yu. V. (2013), Derzhavne rehuluvannia innovatsijnoi diial'nosti mashynobudivnyh pidpryiemstv [State regulation of innovation activities engineering enterprises], Iliion, Mykolaiv, Ukraine.
2. Solov'ev, V.P. (2004), Innovacionnaja dejatel'nost' kak sistemnyj process v konkurentnoj ekonomike [Innovative activities as a system process in a competitive economy], Feniks, Kyiv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 03.11.2015 р.